8e année. — N° 350

LA VIE AU GRAND AIR

Aucouturier, vainqueur de Bordeaux-Paris, à l'entrée d'Orléans.

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ⧈ *Femina*
Musica ⧈ *La Joie des enfants*
9 & 11, avenne de l'Opéra, Paris

Abonnements
Paris et Départements ..... 24 francs.
Étranger ..... 28 —
Téléphones : 280-56, 280-52, 254-88

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES

C. L. Charley.

Adresse Télégr: AMCHARLEY. PARIS
Téléphone 549-77 509-36

MAGASIN DE VENTE

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

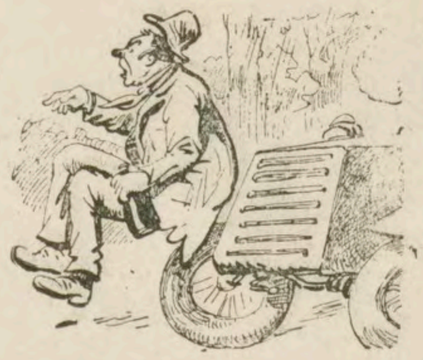
Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 20, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.

N'est-ce pas honteux ! vous ne connaissez pas complètement la géographie de votre pays ? J'attends à cet été pour l'apprendre : nous allons courir toute la France en auto, avec papa

— Excusez-moi, je me trompe de ballon : voilà deux heures que je joue au foot-ball, ça m'abrutit un peu !



— Oh !... nom d'un chien !... encore un tremblement de terre !

— Je vous demande pardon... en vous entendant vous moucher, je prenais votre nez pour un trompe d'automobile.

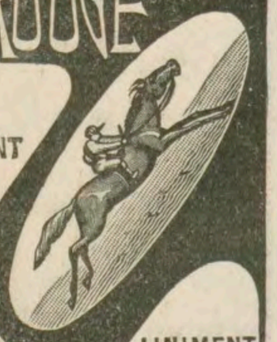
ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons Molettes, Engorgements Eparvins, Courbes

Effet gradué à volonté

La Boîte avec Brochure franco 3f50



P. MÉRÉ DE CHANTILLY A ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille : 5f.
franco en Gare : 5f60.

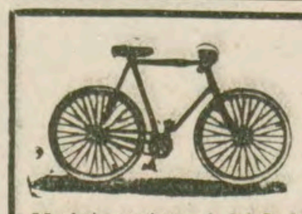
EMBROCATION MÉRÉ

MOTRICINE

"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-48 ; 274-28*

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*



Bicyclette
Toutes pièces B.S.A.
Pneus Dunlop
190 francs garantie 5 ans.
Modèle unique à 140 *francs — Catalogue franco*
Cycles OBLIN 49, rue d'Amsterdam, Paris
Téléphone 256-31

Demander prospectus explicatif

Nouveau Briquet électrique
pour fumeurs à l'usage des sports en plein air.
Prix : 5 francs.
SAGERET, déposit^re
2 Boulevard Diderot, Paris

BOUGIE A CLOCHE LUTHI
29, RUE BRUNEL - PARIS

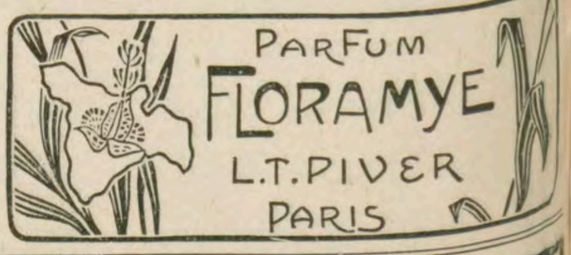
Chauffeurs,

si vous êtes réellement touristes, vous fixerez votre choix sur les voitures de tourisme par excellence : sur la

GLADIATOR

Allez voir aux Usines GLADIATOR, au Pré St-Gervais, comment sont construites les Gladiator.

MAGASINS DE VENTE A PARIS : 62, avenue de la Grande-Armée - 18, boulevard Montmartre.



SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

Envoi Franco du Catalogue contenant 428 Fig.

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

BORDEAUX - PARIS

Aucouturier Pottier Cornet M. Maurice Martin.

AVANT LE DEPART

Bordeaux-Paris qui s'est couru pour la quinzième fois, est le grand événement de l'année cycliste. Les premiers de cette épreuve doivent déployer de remarquables qualités de routiers. C'est avec enthousiasme qu'est partout accueilli le peloton de tête marchant à la merveilleuse allure de plus de 28 kilomètres dans l'heure.

TROUSSELIER SUR LA ROUTE

Trousselier, le vainqueur de Paris-Roubaix, est lâché par Aucouturier et Pottier toujours en tête. A quelque distance d'Orléans, ils ont un petit quart d'heure d'avance. Il essaye de les rattraper. Malheureusement Trousselier, absolument épuisé, va être bientôt contraint d'abandonner complètement la course.

BORDEAUX - PARIS

La Vie au Grand Air

LA DÉFAILLANCE DE TROUSSELIER

Les jambes raidies, la poitrine desséchée, les mains crispées au guidon, le coureur a lutté contre ses adversaires qui ont fini par le lâcher ; mais en sortant d'Orléans, Trousselier a trouvé un ennemi plus terrible : le vent. A trente-deux kilomètres de cette ville, après le petit village de Saint-Lyé, malgré les encouragements de ses entraîneurs, sans force, il s'est laissé tomber de machine. Couché au bord du fossé, les managers se précipitent pour masser à grands renforts d'embrocation, les jambes du pauvre coureur. On va lui donner un peu de Kola, le rehisser sur sa machine. Mais, hélas, c'est fini, la force a des limites et quelques kilomètres plus loin, Trousselier va définitivement abandonner la course.

BORDEAUX = PARIS

Aucouturier Pottier

LES GAGNANTS DE BORDEAUX-PARIS SUR BICYCLETTES PEUGEOT

Aucouturier et Pottier (tous les deux en blanc sur notre photographie) sont restés roue à roue pendant tout le parcours. Aucouturier c'est classé premier en 20 h. 13 m. 10 s. ; Pottier second en 20 h. 14 m. ; sur les 575 kilomètres, ces deux excellents coureurs n'ont donc été, après l'emballage final, qu'à 50 secondes l'un de l'autre. C'est Cornet qui est arrivé troisième, en parfait état, en 21 h. 26 m. 10 s.

Cette photographie a été prise de la voiture Serpollet, à bord de laquelle se trouvaient les envoyés spéciaux de la Vie au Grand Air.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

26 Mai 1905 — N° 350
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LA RENTRÉE DE *CLYDE*, VAINQUEUR DU PRIX DE DIANE

Malgré la présence de Muskerry, une Flying-Fox, à M. Edmond Blanc, et de Brienne, à M. de Saint-Phalle, qui semblait être une des meilleures pouliches de l'année, le Blue-Riband *des Pouliches était très ouvert, cette année. La victoire a été pour Clyde, une jolie pouliche bai brun qui avait montré une réelle qualité à deux ans, mais n'avait, cette année, couru qu'honorablement, sans plus. Bien qu'issue d'un étalon appartenant à M. E. Veil Picard : Childwick, qui a déjà donné La Camargo, Clyde est née chez M. Jean Jo ubert. C'est la première fois que M. E. Veil-Picard gagne le Prix de Diane ; c'est une juste récompense des sacrifices faits par le sympathique propriétaire en faveur de l'élevage du pur sang en France.*

AMAZONES, AU BOIS, LE MATIN

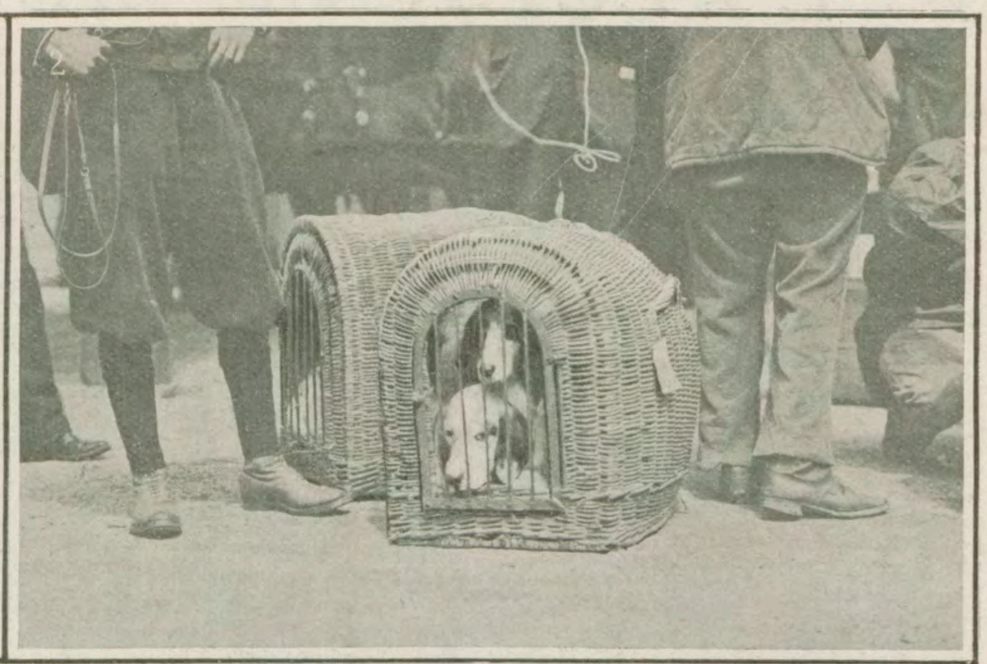
Mlle Blanche Alarty et M. Gaspard Keller.

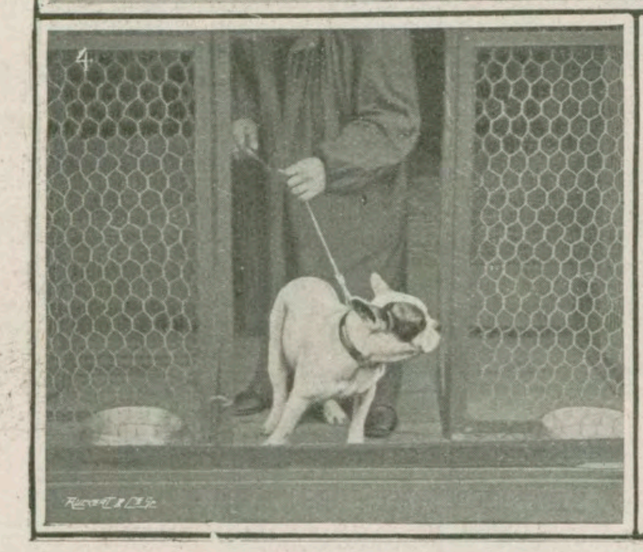
Mlle Fischhof et M. Fischhof.

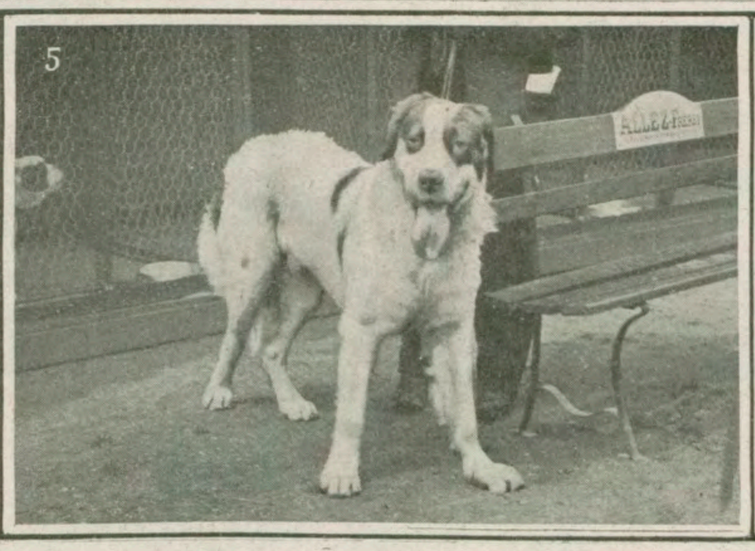
Mlle Rita del Erido.

S'il est vrai que jamais « l'auto » n'atteignit une vogue égale à celle de cette année, jamais, non plus, on n'est tant monté à cheval. D'élégantes amazones se silhouettent chaque matin dans les avenues du Bois, et on y rencontre toujours Mlle Rita del Erido écuyère consommée, qui monte avec une rare élégance.

L'EXPOSITION CANINE







1. La sortie des caisses. — 2. L'arrivée dans les paniers. — 3. Sur la terrasse de l'Orangerie. — 4. Un boule peu disposé à entrer en... loge. — 5 Attendant le jury. —6. La dernière promenade.

Les chiens, cette semaine, furent candidats sur la Terrasse de l'Orangerie, candidats aux diplômes et médailles que leur décerna le jury de la trente-cinquième exposition canine. Le nombre des postulants augmente chaque année, la qualité aussi ; pour obtenir la plus petite mention honorable, il faut aux candidats des papiers d'origine et un pedigree illustre. Cette année, il n'y eut pas moins de 1.245 chiens de toutes races, plus 15 meutes de 10 à 20 chiens. Par le nombre des représentants de chaque catégorie, on peut se rendre compte du « chien à la mode ». Ce sont les chiens d'arrêt français qui tiennent la tête — et cette constatation n'est pas faite pour déplaire aux vieux chasseurs — ils sont 128 braques et 51 griffons — il y a dix ans, on en comptait à peine 50; les chiens d'arrêt anglais, pointers et setters, sont 167, et 5 braques allemands. Avec les nouveaux modes de chasse, la faveur devait aller aux petits épagneuls; 79 furent présentés. Les Américains se sont pris d'un bel engouement en faveur du bouledogue français ; aussi 104 grands et petits figurent à l'exposition ; les fox-terriers sont 111; les chiens de berger, 35 seulement, mais quelques-uns de haute lignée. Quant aux chiens dits de luxe, chiens de salon et d'agrément, leur nombre est toujours considérable : 189. Nous publierons dans notre prochain numéro les photographies des principaux lauréats de l'Exposition.

L'ACCIDENT DE M. DE KNYFF

LA RENCONTRE (Composition de J. Camoreyt.)

M. René de Knyff est un conducteur extrêmement prudent. Son premier accident devait être grave. Parti sur une voiture de la Coupe avec notre collaborateur Faroux, pour étudier le Circuit, il se trouvait, aux environs de Saint-Pourçain, dans l'obligation ou d'écraser une paysanne ou d'écraser une vache. C'est à ce dernier parti qu'il s'arrêta et le choc fut effroyable. La vache, littéralement éventrée, fut lancée en l'air et mourut sur le coup. M. de Knyff, projeté contre le volant, tomba hors de la voiture, sur la tête ; ses lunettes lui faisaient une terrible blessure au front et il se cassait la clavicule, ainsi que M. C. Faroux, qui, lui, passait par-dessus le capot. Ajoutons que le chevalier de Knyff, en plus de la clavicule cassée, a eu également deux côtes enfoncées.

MON ACCIDENT !...

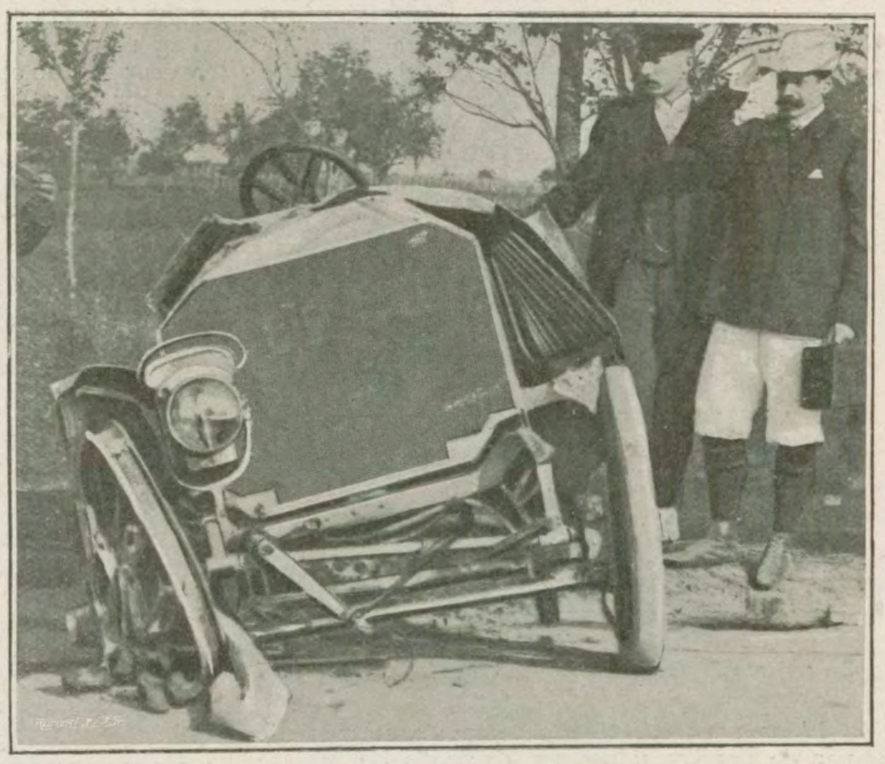
Un accident avec une voiture de la Coupe Gordon-Bennett ⸗ Rencontre un peu brusque d'une automobile avec une vache ⸗ MM. de Knyff et Faroux ont la clavicule cassée ⸗ La Panhard est démolie. ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗

Il n'est peut-être pas tout à fait exact de dire : mon accident, c'est plutôt l'accident de M. de Knyff.

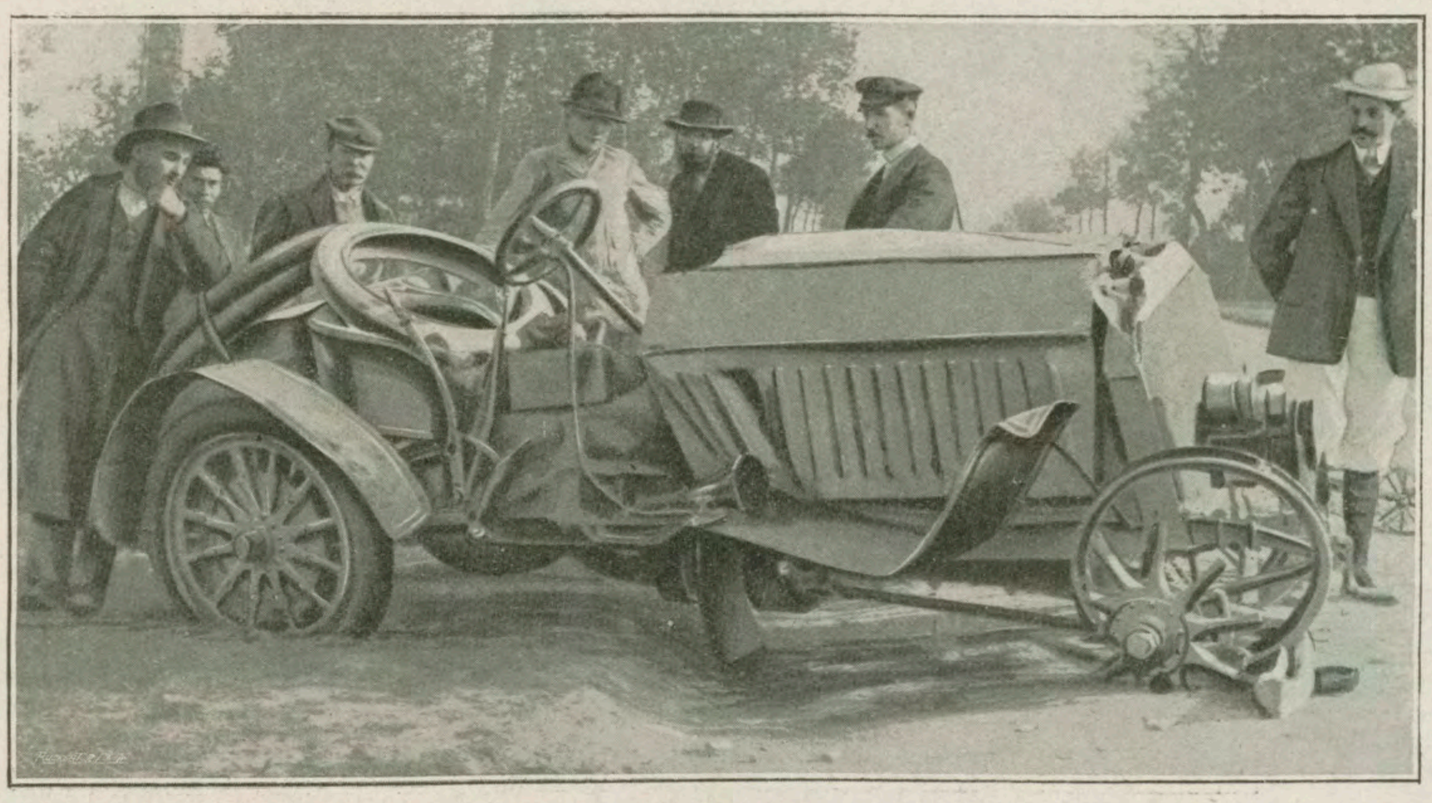
Le sympathique président de la Commission sportive, dont la venue était si attendue le 14 mai, en Auvergne, avait décidé de se rendre par la route sur le Circuit. Il avait bien voulu m'inviter à lui servir de compagnon de route. C'est pourquoi, le samedi 13 mai, à 10 heures et demie du matin, nous quittions les grandes usines Panhard-Levassor sur une puissante 100-chevaux. Je ne dirai rien du voyage lui-même qui jusqu'à Moulins s'accomplit sans encombre, sauf toutefois deux éclatements de pneus arrière vivement réparés. Le temps était idéal, les routes délicieuses, et je m'abandonnais paresseusement aux grisantes jouissances de la vitesse; cependant que le remarquable conducteur me pilotait avec une maëstria incomparable. Vers 5 heures, nous traversions Moulins à l'allure réglementaire, puis la route redevenant déserte et magnifique notre allure s'accéléra peu à peu.

Les paysans de l'Allier ont une fâcheuse coutume, celle de laisser paître en liberté leurs bestiaux sur la route. Ce n'est encore que demi-mal quand le bétail est entièrement livré à lui-même, son instinct comme son appétit le retenant toujours sur les bas côtés.

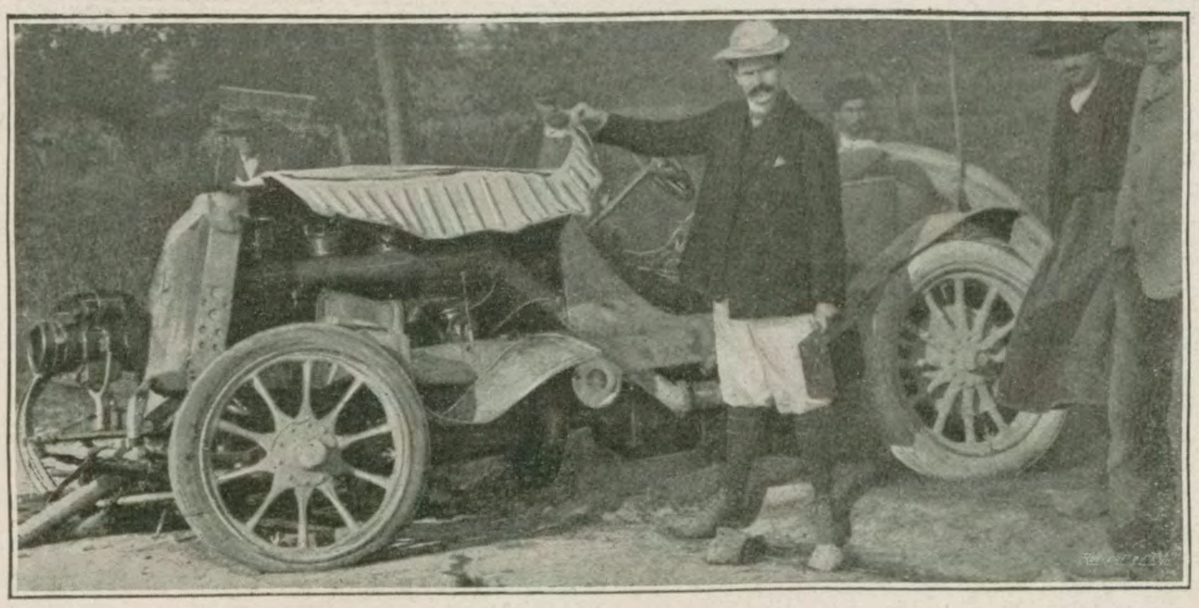
Or, six kilomètres avant d'atteindre Saint-Pourçain au lieu dit Pierre-Corbe, nous arrivions au sommet d'une montée, quand, à une quarantaine de mètres devant nous, une vache traversa paisiblement la route. Elle était hélas ! vouée aux pires destins. L'olympien de Knyff, qui a toujours eu un sentiment intuitif très exact des vitesses relatives, ne ralentit pas, estimant à juste raison qu'à l'instant où nous serions parvenus à hauteur de la vache, celle-ci aurait complètement dégagé la route. C'est, d'ailleurs, ce qui se serait réalisé, si, par malchance la vache n'eût été accompagnée de sa propriétaire. La bonne femme, au lieu de rester tranquille, se jeta bêtement sur la route, à moins de 10 mètres de nous. Je me dis aussitôt : « Elle est écrasée. » Mais,



Après l'accident.
L'automobile vue de face.



L'automobile vue du côté droit.
Par suite du choc formidable qu'a reçu la voiture, la roue d'avant est en miettes.



Le côté gauche de la voiture.
Cette photographie nous montre que le capot est complètement défoncé.

avec une promptitude foudroyante, René de Knyff se rejeta délibérément à gauche et ce fut, dans la vache, l'entrée qu'on devine :

Je la vis un instant vaguement comme une grosse masse blanche, plus haut que mes yeux ; à droite de Knyff s'écroule hors de la voiture ; je suis toujours dans mon baquet, en train de penser que je vais peut-être y rester, quand une force incroyable me fait décrire une trajectoire que mon amour-propre désire majestueuse. Je me relève immédiatement, avec une certaine lourdeur dans l'épaule droite.

Je contemple le champ de bataille. La vache gît à terre, les pattes agitées d'un tremblement d'agonie ; la paysanne lève les bras au ciel et clame sur tous les modes :

« Ma vache ! ma vache ! Qui est-ce qui me paiera ma vache ? «

Mais je ne vois pas mon compagnon. Il est de l'autre côté de la voiture ; celle-ci, en effet, a sauté par-dessus lui sans le toucher, et s'est enfoncée dans la terre.

M. de Knyff m'inquiète un moment ; enfin il s'assied ; il peut à peine respirer, ayant la clavicule cassée et deux côtes enfoncées ; ses lunettes lui ont fait une horrible blessure au front.

Les paysans accourus, dont nous attendions secours, ne font autre chose que de se joindre à la propriétaire de la vache, pour réclamer le montant de cette dernière, allant jusqu'à parler de se payer sur notre peau ; malgré ma meurtrissure, je me prépare à les tenir en respect, un levier de démontage au bout de mon bras valide.

Heureusement, nous voyons arriver Gabriel sur sa Diétrich des Eliminatoires ; il essuie, lui aussi, la fureur des brutes et nous prête son aide ; la vache est payée par ses soins la modeste somme de 500 francs. Brasier arrive sur ces entrefaites.

Soutenus par eux, nous gagnons Saint-Pourçain où les docteurs Duprat et Martinet nous raccommodent.

Ce m'est un devoir bien doux, que de remercier ici nos sauveteurs ainsi que leurs mécaniciens et tous les amis inconnus dont nous avons reçu les marques de sympathie.

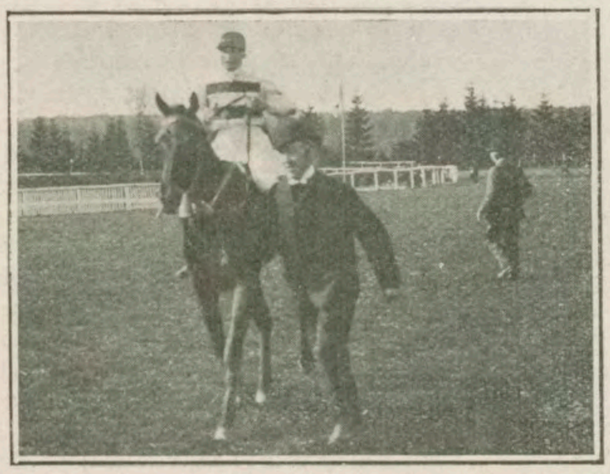
C. FAROUX.

LE GRAND STEEPLE DE BRUXELLES

Le Grand Steeple-Chase de Bruxelles s'est couru le dimanche 14 mai sur l'hippodrome de Grœnendael, près Bruxelles. Favorisé par un temps très printanier, il avait attiré une foule de sportsmen. LL. AA. RR. le prince et la princesse Albert de Belgique étaient présentes.

Le prince Albert de Belgique, qui assistait à la réunion.

L'épreuve a été très mouvementée et marquée par de nombreux accrocs. Caracalla II, qui se trouvait dans une condition splendide, s'est débarrassé de son cavalier à la troisième haie, alors qu'il galopait immédiatement derrière Rheingold et Reine-de-Glace, qui avaient pris les devants. Ces deux chevaux ont mené tout le temps, suivis



Le gagnant : *Reine-de-Glace*, à M. Escot.

de Caracalla galopant en liberté et gênant à plusieurs reprises le cheval de M. A. van Hinsberg.

A l'entrée de la dernière boucle du huit, Rheingold tombait et entraînait dans sa chute Tuticau et Partisan. Dès lors, la jument anglaise

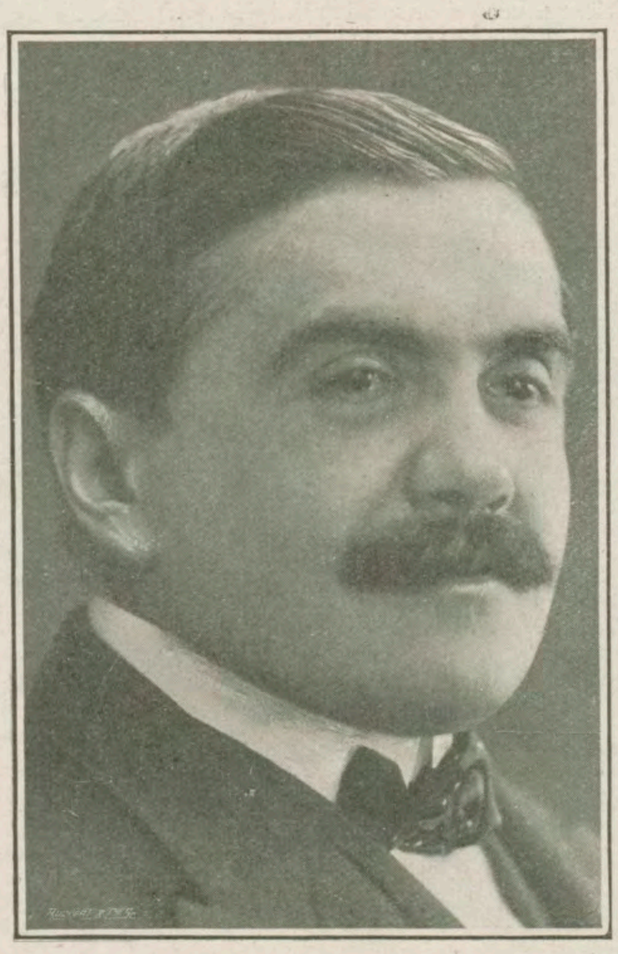
Avant la course : *Sarajevo* et *Tuticau*, à M. Ch. Liénart, au pesage.

avait course gagnée. Son jockey Hall avait une dernière émotion par suite de la fausse alerte que causait Caracalla, qui passait en somme premier le poteau, mais sans cavalier. Reine-de-Glace l'emportait de six longueurs sur Le Manoir, qui enlevait la place par une encolure à Marjolaine II, complètement finie. Seuls Sarajevo et Capuchina passaient également le poteau.

M. C.-L. CHARLEY CITOYEN DE TOULON

Le représentant en France de la célèbre marque d'automobiles allemandes de Cannstadt : Mercédès, est l'homme du jour. Quand il donna, l'an dernier, la coupe de la Méditerranée, d'une valeur de 10.000 francs, au canot muni d'un moteur à explosion qui effectuerait la traversée d'Alger à Toulon, il faut avouer que ce beau geste de sportsman fut accueilli avec des sourires. Mais quand on vit s'organiser l'épreuve formidable, quand on vit que M. Charley lui-même mettait deux bateaux en ligne, quand on vit enfin les admirables petits bateaux parvenir à Mahon, on comprit que l'idée était belle et profitable. Si les bateaux, victimes d'une tempête terrible, n'ont pu accomplir entièrement le parcours, il n'en reste pas moins ce fait que la traversée était possible et que c'est grâce à M. Charley que le public s'est passionné pour les exploits sportifs des canots automobiles. La municipalité de Toulon a d'ailleurs tenu à marquer la reconnaissance qu'elle gardait au généreux donateur de la Coupe et au bienfaiteur des pauvres de la ville en le nommant « citoyen de Toulon ».

L'an prochain, la course sera organisée à nouveau, mais quel que soit l'endroit choisi pour le départ, on peut être certain que le nouveau compatriote des Toulonnais, M. Charley, tiendra à honneur de fixer l'arrivée dans sa nouvelle cité.



M. Charley, qui vient d'être nommé citoyen de Toulon, en reconnaissance du don de la Coupe de la Méditerrannée et de ses bienfaits aux pauvres de la ville.

Ce n'est pas un piètre honneur qu'une telle distinction ; M. C.-L. Charley est en bonne compagnie : Sait-on en effet à qui les édiles de Toulon l'avaient précédemment décernée ? Il s'agit, ni plus ni moins que de l'amiral Avelane, à qui Toulon manifesta de la sorte sa sympathie et son enthousiasme lors de la visite de la flotte russe.

* * *

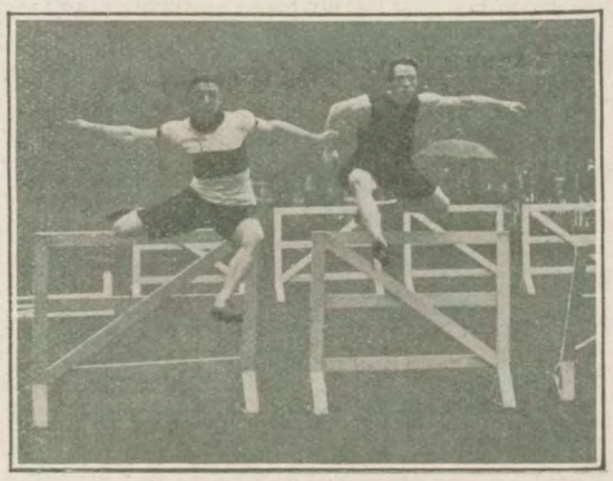
Banquets

Mardi 16 mai eut lieu, chez Marguery, le banquet des journalistes sportifs. C'est M. Pierre Baudin, l'ancien ministre, qui présidait. Parmi les convives, tout ce que le sport compte de plus marquant comme personnalités : le marquis de Dion, MM. Ballif, Gondinet, Duvigneau de Lannea, uetc,

Mercredi 17, M. Marius Dubonnet, le sympathique sportsman, et la maison Delahaye offraient un grand dîner à l'occasion de la victoire du « Dubonnet » dans le championnat du mille du meeting de Monaco. S. A. S. le prince Albert était représentée par M. Sauerwein.

LES CRITÉRIUMS DU RACING

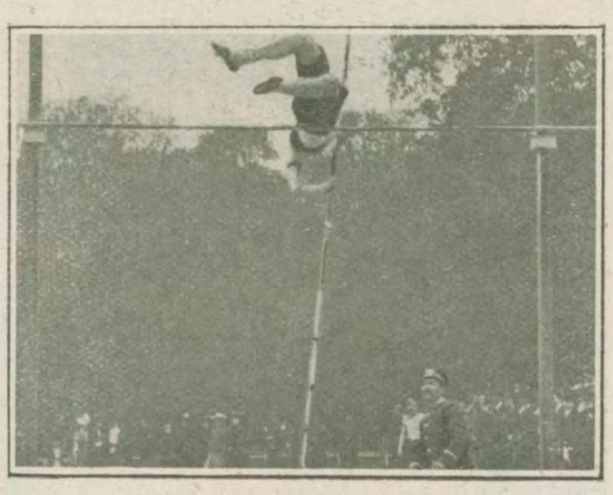
Les épreuves disputées le dimanche 21 mai sur la piste du Pré-Catelan ont obtenu le plus légitime succès. Les critériums du Racing sont particulièrement intéressants, le club doyen comprenant des athlètes excellents dans toutes les catégories. Cette année, pour la première fois de-



L'arrivée du 110 mètres haies.

puis longtemps, le 110 mètres haies n'est pas revenu à Klingelhœfer qui, prêt à partir pour le Brésil, n'a pu se mettre en ligne. Il faut le regretter, car l'excellent coureur aurait peut-être battu le temps de l'an dernier, 16 s. 3/5 qui est, du reste, le record français.

Le 100 mètres a été gagné par Lucien Moreau,



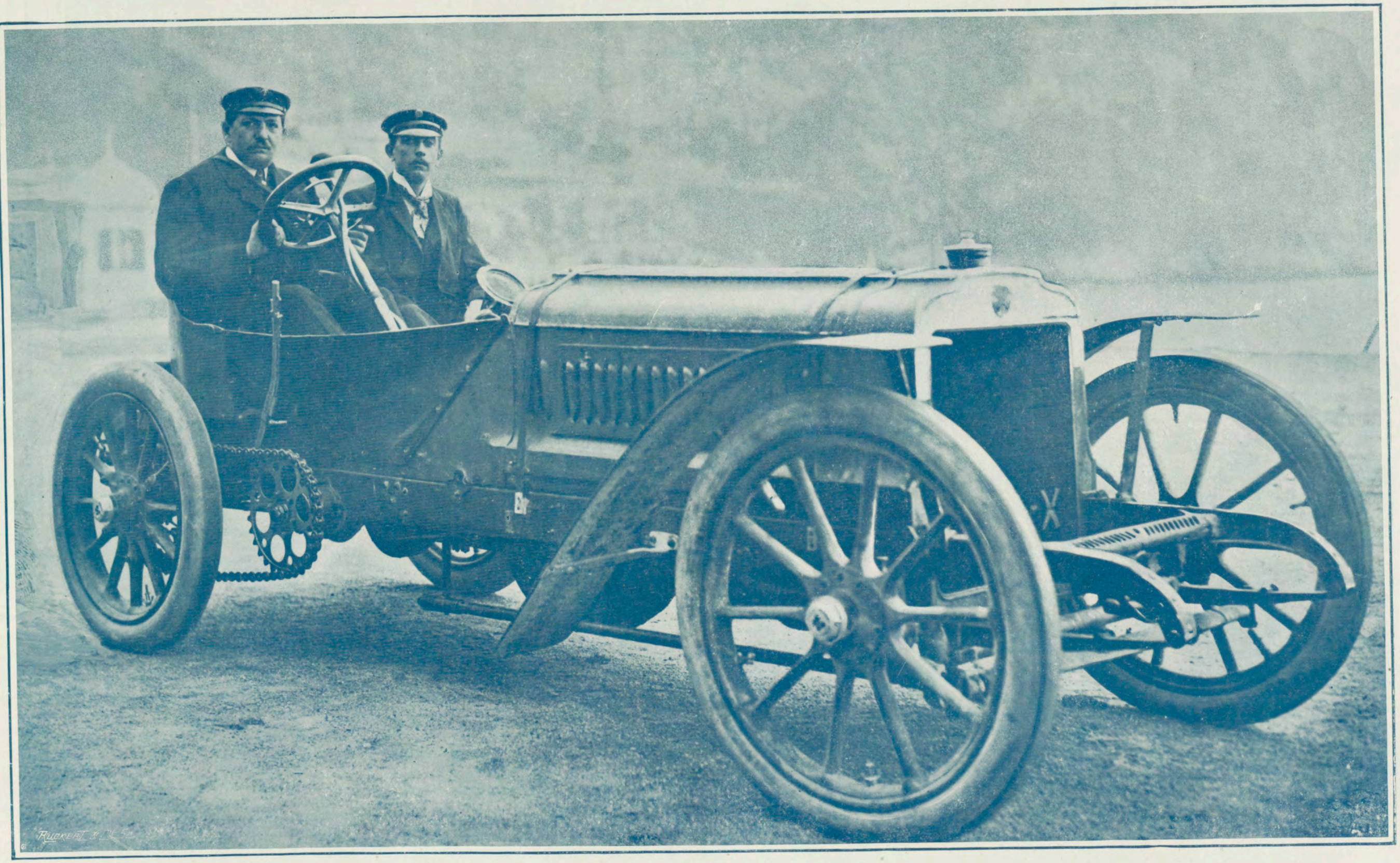
Baget sautant à la perche.

devant Lemoine et Perrier. Le poids a été lancé par Paraské à 11 m. 55. De Fleurac a battu Soalhat dans le 1.500 mètres. Bazal a sauté 1 m. 65 en hauteur. Le 400 mètres est revenu à l'excellent spécialiste de la distance, Bellin du Coteau. Quant au lancement du disque, en l'absence de Marius Eynard, Jardin a triomphé avec 31 m. 36.

Jardin, qui a lancé le disque à 31 m. 36.

Nous retrouverons tous ces sportsmen dans les principales réunions de la saison et il est probable qu'ils auront fréquemment l'occasion de remporter des victoires nouvelles.

LES ÉLIMINATOIRES DE LA COUPE GORDON-BENNETT

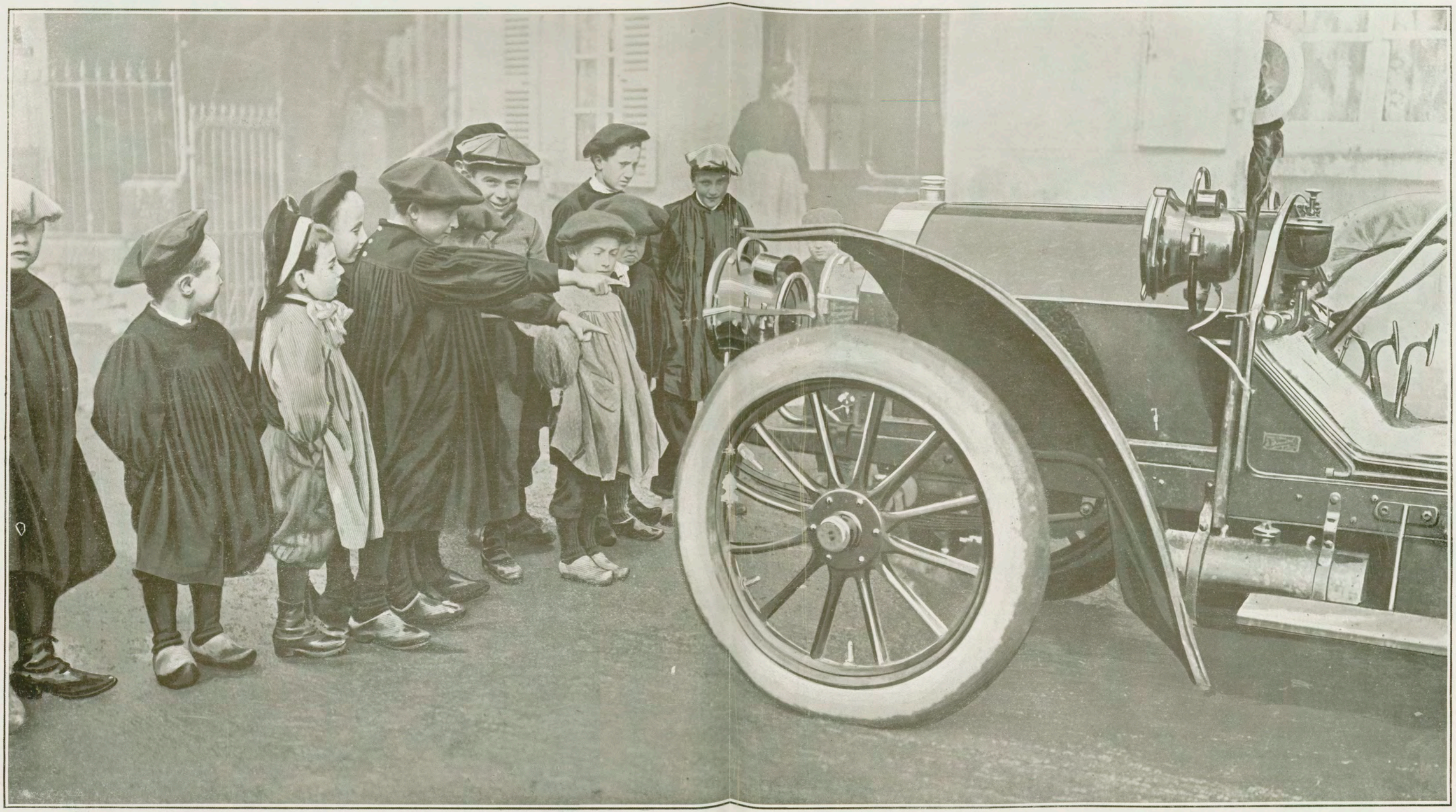


THÉRY, GAGNANT DE LA COUPE GORDON-BENNETT, NUMÉRO 1 DES ÉLIMINATOIRES

La place que le sort vient d'attribuer à Théry va faire couler des flots d'encre. Y a-t-il ou n'y a-t-il pas avantage à partir premier sur un circuit aussi court, où, sans accident, Théry sera dans la poussière des derniers partis en commençant son second tour.

La Vie au Grand Air

SUR LE CIRCUIT D'AUVERGNE



AU SORTIR DE L'ÉCOLE

Des automobiles de toutes les marques et de toutes les nationalités circulent sur les routes du Circuit d'Auvergne où doivent se courir les éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett et cette grande épreuve elle-même. Les grosses machines de courses, trépidantes et follement vites, font l'admiration des populations. Une voiture est arrêtée à Pontaumur, au sortir de l'école du village, toute une ribambelle d'enfants reste bouche bée devant le capot.

LES LEÇONS DE LA MER

Un canot automobile de 12 mètres par petite houle.

Quand les canots automobiles risquent une épreuve en mer, ils sont exposés à rencontrer une eau mouvementée. Le canot photographié ici est en mer « moutonneuse » ; ce n'est pas la course « en palier » que l'on est tenté de s'imaginer.

Où faut-il chercher les raisons de l'insuccès de Monaco et d'Alger-Toulon ? Les canots automobiles actuels sont des "moteurs avec peu de coque autour" Il faut étudier l'automobilisme nautique, qui est appelé à l'avenir le plus brillant, "pour la mer" et "sur la mer".

La navigation par embarcations mues par des moteurs à pétrole a suscité, à ses débuts encore récents, un enthousiasme dont il serait difficile de trouver l'équivalent dans l'histoire des sports. Elle conciliait, en effet, deux choses qui exercent, séparément, un attrait invincible : le charme du sport sur l'eau et l'enivrement de la vitesse.

Après des épreuves sensationnelles en Seine et sur les lacs, après une course de Paris à la mer, les apôtres du nouveau yachting organisèrent successivement une course en mer à Monaco et une course Calais-Douvres; ces deux épreuves furent, en 1904, favorisées par un temps exceptionnellement beau ; aussi les champions de l'automobilisme nautique, concluant à la conquête définitive de la mer par leurs canots légers et rapides, entrevirent-ils tout de suite la « circumnavigation automobile » ; on parla d'une Coupe transatlantique, puis, d'une traversée, plus modeste, d'Alger à Toulon, et, pour s'entraîner, on refit en 1905 le Meeting de Monaco qui fut si triomphal en 1904.

Mais, cette fois, sans être en colère, Amphitrite avait ses nerfs. Car, il faut bien le dire, ce n'est pas une « mauvaise mer » qui a amené les déboires de Monaco ; à peine un « clapotis » de 70 à 80 centimètres. Les correspondants des journaux spéciaux ont tous affirmé que c'était un temps à faire courir les « un-tonneau », ces petits voiliers qui évoluent si aisément dans toutes les régates maritimes ! Quelques jours après, la course Alger-Toulon, qui avait lieu après de nombreux jours durant lesquels on avait attendu le beau temps (ce qui, entre parenthèse, était un aveu de l'impuissance des bateaux engagés à affronter une mer un peu houleuse), venait montrer d'une façon éclatante, par un insuccès qui, sans nos marins de l'Etat, eût été une catastrophe, l'imprudence avec laquelle on avait lancé les *motorboats* sur un élément pour lequel, au moins maintenant, ils ne semblent pas faits.

Alors ?... Alors, c'est qu'il faut chercher dans les bateaux automobiles eux-mêmes les raisons de l'insuccès de l'épreuve monégasque.

D'abord, et avant tout, les grands coupables sont les coques. *Primum vivere, deinde philosophari*, dit un vieux proverbe latin, ce qui signifie qu'il faut se préoccuper de vivre avant de disserter. Eh bien, en matière de navigation, il faut d'abord flotter, et aller vite ensuite, si l'on

peut; mais la première des conditions est de *flotter*. Or, la plupart des coques engagées à Monaco n'étaient pas flottables, au moins en mer. Construites par des constructeurs de rivière, qui produisent des bateaux destinés à naviguer en eau calme, elles répondaient toutes ou presque toutes à une préoccupation unique : avoir une coque aussi légère que possible pour y installer un moteur aussi puissant que possible. De plus, ce peu de coque avait une forme incompatible avec une bonne tenue à la mer : ronde dans sa partie immergée, et pas ou peu de quille, alors que la forme rationnelle d'un bateau vraiment marin doit présenter des flancs rebondis, pincés en dessous pour se raccorder avec une quille sérieuse.

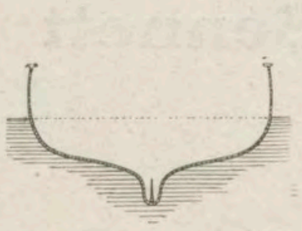
Enfin — et surtout — il y a, il faut bien avoir le courage de le dire et de le dire sans le moindre esprit de méchanceté ni de dénigrement, il y a l'ignorance absolue des choses de la mer.

C'est que la mer n'est pas toujours commode ; en Méditerranée surtout, on peut très bien partir par beau temps et revenir par un « coup de tabac », comme disent les matelots, et alors... dame, si l'on n'est pas bon marin, si l'on n'a pas, pour se guider, une expérience sûre et un sang-froid à toute épreuve, on se fait rouler par la lame ; même si l'on « sait son affaire », dans un petit bateau comme nos canots à moteur, supposez qu'il se produise une panne juste au moment où on est obligé de « gouverner à la lame »... alors, c'est la perte certaine de l'embarcation et de son équipage.

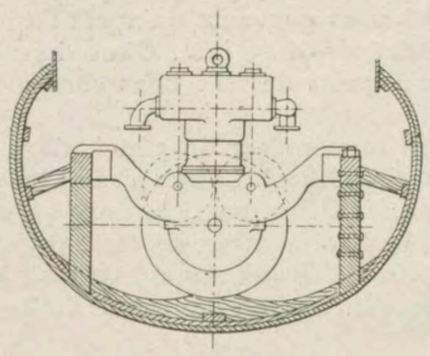
Et s'il fait tout à fait gros temps ! Sans aller jusque dans les mers du Sud où l'on trouve des vagues de 18 mètres, ou dans l'Océan Indien (11 mètres), nous trouvons 8 mètres par gros temps dans l'Atlantique, 5 mètres dans la Méditerranée ! Quelle figure ferait là-dessus un *motor-boat* de 15 ou 20 mètres de long ? La triste expérience Mahon-Toulon montre bien la vérité de tout cela : l'arrêt des moteurs inondés ou refusant de marcher a causé la mise en perdition de la flottille par une mer qui fut dure, peut-être, mais pas « exceptionnelle », car on n'a mentionné aucun sinistre en Méditerranée. ce jour-là,

C'est, d'ailleurs, en toute sincérité que ceux qui montaient les canots affirmeront qu'ils ont eu affaire à des vagues énormes, et en affirmant cela ils seront sincères, car rien n'est plus facile, même en toute bonne foi, que de se tromper sur la hauteur d'une vague qu'on a devant soi ; vue d'un bateau *incliné* sur le versant de la vague suivante, elle paraît beaucoup plus élevée qu'elle n'est réellement.

Seconde — et plus grave — erreur : des coques trop légères. Certains bateaux, dont le poids total était de plusieurs tonnes, avaient des coques qui pesaient à peine 150 ou 160 kilogrammes, légèreté dont les propriétaires se sentaient tout fiers et dont les constructeurs tiraient argument en faveur de leur virtuosité architecturale ! Hélas ! au cours d'une des dernières journées, alors que le temps était beau et la mer plate comme un billard, nous avons vu l'un de ces champions à coque légère s'ouvrir sous la seule pression de l'eau provoquée par sa vitesse, et couler à pic.



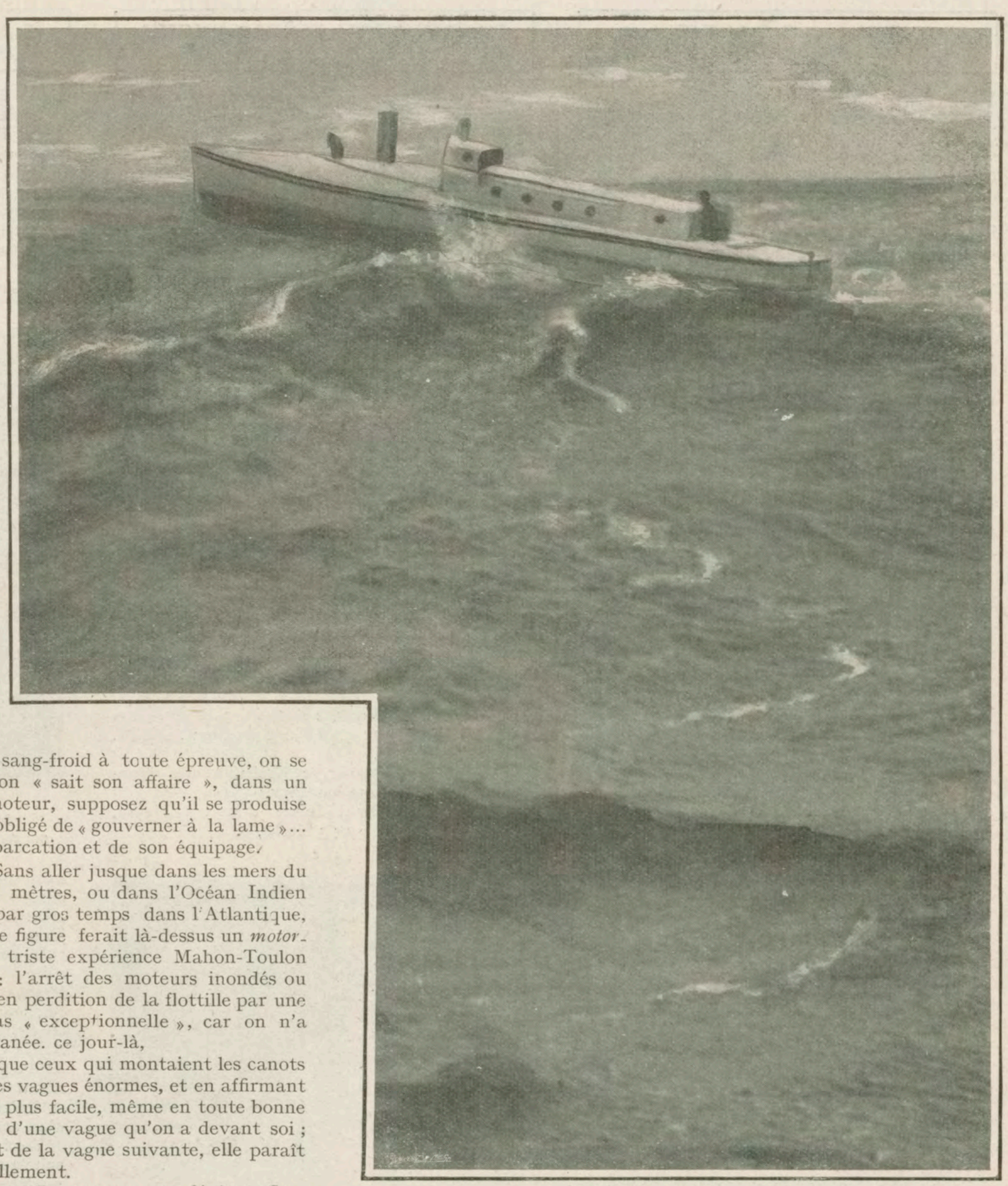
Coque marine de forme rationnelle : grande stabilité.



Coque de forme défectueuse : instabilité.

Dans la course Alger-Toulon, les coques, quoique un peu plus fortes, n'étaient cependant ni conçues ni construites pour affronter les assauts de la mer : aucune d'elles n'a résisté. Une seule, construite et montée par des marins, a pu tenir pendant douze heures de plus que les autres ; mais l'infortuné bateau, n'ayant pu se ravitailler d'essence, a partagé, finalement, le sort de ses concurrents.

Une troisième cause d'accident, qui a sévi cette année comme l'année dernière, comme déjà sur la Seine, d'ailleurs, c'est



Grande houle en Méditerranée.
Photographie prise du Kléber *quelques minutes avant l'abandon du* Camille, *dans la croisière Alger-Toulon. Le canot de Mme du Gast, après une lutte terrible, est forcé d'abandonner la course, par suite de l'état de la mer ; et pourtant, ce n'est pas une tempête qui sévissait ce jour-là en Méditerranée, car aucun accident, même de bateau de pêche, n'a été signalé.*

l'incendie, causé le plusouvent par l'accumulation de gaz inflammable dans le réduit où est situé le moteur.

Le manque d'aération provoque presque toujours la quatrième cause d'accidents, la *panne*, suite forcée d'une carburation défectueuse ou d'une inondation de l'allumage.

Que faut-il conclure de tout ceci ?

D'abord, je supplie qu'on ne voie dans ces quelques lignes aucun parti pris de critique, aucune tendance à enrayer le progrès du sport nautique automobile. Au contraire, ce sport est beau, comme tous les sports nautiques ; il peut, il doit devenir l'auxiliaire le plus utile, je dirai même indispensable du yachting ; il faut donc l'encourager ; mais ce ne serait pas l'encourager que de flatter ceux qui s'y sont lancés un peu vite en approuvant tout à tort et à travers, que d'organiser à la légère des épreuves dangereuses qui, par les accidents qu'elles causeraient, risqueraient de disqualifier à jamais un sport qu'il faut, au contraire, perfectionner, améliorer et encourager.

Non ; il faut que les efforts si beaux d'énergie et d'argent qui ont été dépensés pour la navigation automobile ne soient pas dépensés en pure perte ; il faut pour cela que cette énergie se produise dans le sens du résultat maximum ; il faut étudier le canot automobile *pour la mer* et *sur la mer*.

A. Berget.

LA COUPE DES PYRÉNÉES

La Coupe des Pyrénées, organisée par la *Dépêche*, avec la collaboration de la *Vie au Grand Air*, qui aura lieu du 20 au 27 août 1905, obtient un véritable succès, par le grand nombre d'engagements déjà reçus. Tous les chauffeurs du Midi et de la France entière veulent prendre part à ce concours, intéressant à tous points de vue, aussi bien par le pittoresque du parcours que par la conception technique.

Rappelons qu'il a lieu sur un circuit partant de Toulouse et y revenant, en traversant Carcassonne, Béziers, Perpignan, Foix, Luchon, Cauterets, Biarritz, Pau et Tarbes, c'est-à-dire se déroulant en pleine montagne, entre la Méditerranée et le golfe de Gascogne.

M. Sarraut, directeur de l'Agence Parisienne de la *Dépêche de] Toulouse*, organisateur de la Coupe des Pyrénées.

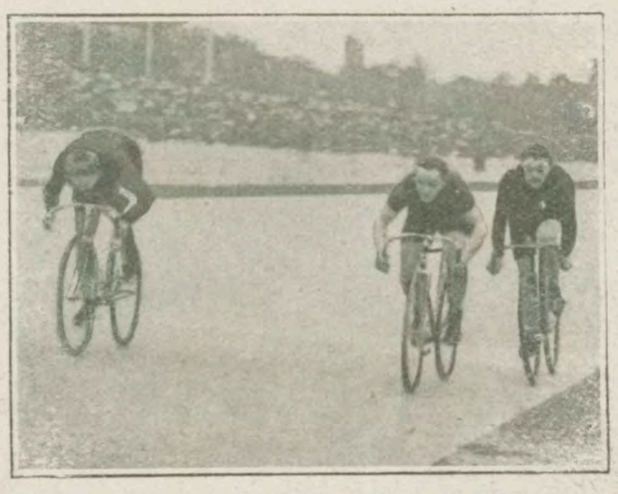
Les organisateurs ont réuni dans le programme tous les grands traits des épreuves antérieures du même genre ; ce sera donc la plus complète qui se soit jamais disputée, et la voiture qui enlèvera la Coupe sera bien le type du véhicule de tourisme.

La Coupe est un magnifique objet d'art en argent ciselé, œuvre du sculpteur Ducuing, d'une valeur de huit mille francs ; elle restera la propriété du gagnant. De nombreux autres prix de grande valeur ont été offerts par les membres du gouvernement, l'Automobile Club de France, le Touring Club, etc.

Nous nous tenons à la disposition de nos lecteurs pour leur adresser contre 0 fr. 15 en timbres-poste un règlement complet. Les engagements sont reçus jusqu'au 1er juillet.

LA RÉUNION DE DIMANCHE AU PARC DES PRINCES

Le temps menaçant de l'après-midi de dimanche a nui au succès de la réunion organisée au vélodrome du Parc des Princes. Le principal numéro consistait en la rencontre Floyd-Krebs contre Mayer et Poulain.



Le mach à trois : Mayer, Poulain, Krebs.

Voici les résultats :

Match à trois. — 1.333 mètres. — 1re manche : 1 Mayer, 2 Poulain, 3 Krebs.

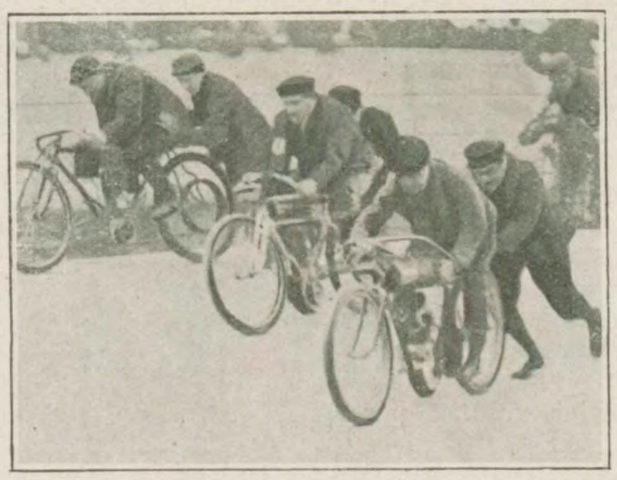
Mayer franchit la ligne d'arrivée avec une demi-roue d'avance sur Poulain, Krebs à une demi-longueur.

2e manche : 1 Mayer, 2 Poulain, 3 Krebs.

Mayer gagne par près d'une longueur. Krebs, mauvais troisième.

3e manche : 1 Mayer, 2 Krebs, à une demi-roue, 3 Poulain à une longueur.

Le classement final donne donc : 1 Mayer, 3 points ; 2 Poulain 7 ; 3 Krebs, 8.



L'épreuve des motocyclettes
10 kilomètres, gagnée par Fossier devant Collomb, Bac et Piat

LES ESSAIS SUR LE CIRCUIT SUSPENDUS

M. Etienne, ministre de l'Intérieur, a chargé le préfet du Puy-de-Dôme de communiquer à l'Automobile Club d'Auvergne une lettre dans laquelle le ministre déclare qu'en raison des plaintes continuelles qui lui parviennent, il est impossible de laisser continuer les essais sur le Circuit. En conséquence, les essais sont formellement interdits et des ordres sévères sont donnés aux agents pour réprimer rigoureusement tous les excès de vitesse.

Il faut regretter que cette décision ait été prise trois semaines avant les éliminatoires, car il est indispensable aux coureurs de connaître parfaitement la route pour éviter tous les accidents toujours possibles.

M. Etienne, Ministre de l'Intérieur,
qui vient de suspendre les essais sur le Circuit.

De plus, cette interdiction va provoquer une levée de boucliers de la part des conducteurs étrangers qui, ne connaissant pas encore le circuit, auraient l'intention de l'étudier avant de courir la Coupe. Ils sont ainsi mis en état d'infériorité vis-à-vis de leurs rivaux plus heureux, et les dangers du circuit qu'ils ne connaîtront pas seront doublés pour eux.

Il n'est plus possible de garder le secret autour d'un accident mortel survenu au cours des essais.

Voici les faits : une voiture de la Coupe traversait la commune d'Herment à une vitesse très modérée quand une fillette se jeta positivement sous les roues de l'automobile.

Inutile d'ajouter que Heath descendit aussitôt de voiture pour lui porter secours.

Grand Concours de la Coupe Gordon-Bennett

Organisé par la VIE AU GRAND AIR et JE SAIS TOUT

20.000 francs de prix

qui peuvent être très facilement gagnés par tous nos lecteurs

car le concours Gordon-Bennett est le concours le plus simple, le plus facile, le plus équitable qui ait été jamais présenté.

Tout le monde peut y participer ; il ne comporte pas d'effort d'imagination. Rien n'y est laissé au hasard : le tirage au sort est exclu de son règlement. Il est attrayant, parce qu'il est fondé sur l'épreuve sportive la plus passionnante de l'année.

Tout le monde voudra participer à ce Concours.

Il sera divisé en trois concours bien distincts.

PREMIER CONCOURS. — Ouvert à tous les lecteurs de la *Vie au Grand Air* et de *Je sais tout*.

DEUXIÈME CONCOURS (Concours d'honneur). — Réservé aux gagnants du premier concours.

Leurs noms seront publiés dans le numéro de la *Vie au Grand Air* du 23 juin.

TROISIÈME CONCOURS (Concours de consolation). — Réservé à tous les lecteurs n'ayant pas été admis à prendre part au deuxième concours (Concours d'honneur).

Nous prions nos lecteurs de se reporter à l'exposé de ce concours et au règlement qui s'y rattache, dans notre numéro 347 du 5 mai, ainsi qu'à la liste très importante des prix, dans notre numéro 349 du 19 mai.

Nous rappelons aux concurrents qui veulent prendre part à ce concours que les solutions ne devront nous parvenir qu'après l'apparition du numéro 352 de la *Vie au Grand Air* du 9 juin. C'est donc du 9 au 12 juin que ces solutions, accompagnées des six bons correspondants, devront nous être adressées.

On trouvera le bon n° 1 dans notre numéro 347 du 5 mai, dans la page qui suit immédiatement la page 366 (Echos). Le bon n° 2 se trouve dans le numéro 348 de la *Vie au Grand Air* du 12 mai, à la page qui suit immédiatement la page 388, tout en haut et à droite de cette page, et le bon n° 3, dans le numéro 349 de la *Vie au Grand Air* du 19 mai, à la page qui suit immédiatement la page 410, tout en haut et à droite de cette page.

On trouvera les trois autres bons exactement à la même place que ce dernier.

AVANT LE PRIX DU JOCKEY-CLUB

Le Prix du Jockey-Club est la plus ancienne épreuve de sport hippique ⸗ Le baron de Schickler détient le record des victoires dans cette épreuve ⸗ L'écurie Edmond Blanc sera formidablement représentée dans le Prix du Jockey-Club. ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗

M. Delamarre,
qui a gagné trois fois le Prix du Jockey-Club.

Le baron de Rothschild,
qui a gagné deux fois le Prix du Jockey-Club.

DIMANCHE, sur cette piste parfaite, dans ce cadre merveilleux de Chantilly, se disputera la plus ancienne de nos épreuves classiques : le Prix du Jockey-Club.

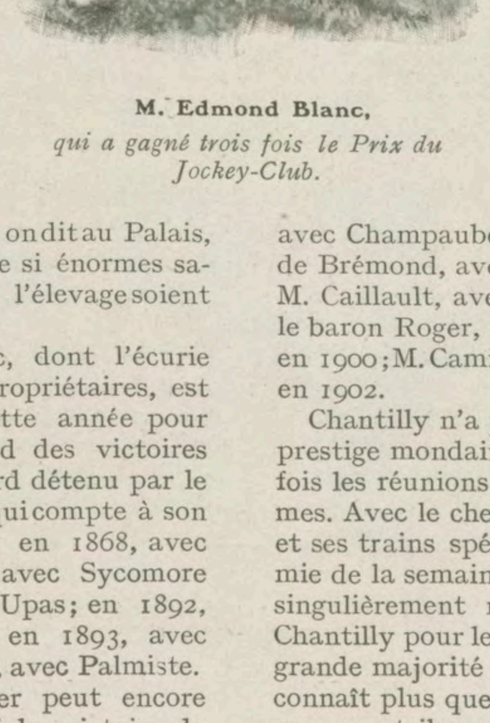
La création de notre Derby remonte, en effet, à 1836! et avant que le Prix de Diane fût inscrit aux programmes de la Société d'Encouragement, poulains et pouliches disputaient le Prix du Jockey-Club. Le premier vainqueur fut un poulain, Frank, à Lord Seymour, mais l'année suivante, une pouliche au même propriétaire, Lydia, triompha.

A cette époque, les propriétaires étaient peu nombreux; il y avait : le duc d'Orléans, dont les chevaux couraient sous le nom de comte de Cambis; M. Lupin, M. Aumont, le Prince de la Moskowa et Lord Seymour. Ce dernier — qui remporta les quatre premiers Derbys — gagnait tout, et comme il y avait peu de prix à récolter, il ne restait rien aux autres.

Aujourd'hui, le nombre des propriétaires est de plus de 3.000, mais les propriétaires-éleveurs — aristocratie du « monde des courses » — sont relativement peu nombreux.

A une ou deux exceptions près, ce sont toujours les produits de nos grands haras qui ont triomphé dans notre Derby, et c'est justice, comme on dit au Palais, que ceux qui font de si énormes sacrifices en faveur de l'élevage soient récompensés.

M. Edmond Blanc, dont l'écurie effraie les autres propriétaires, est en bonne posture cette année pour s'attaquer au record des victoires dans le Derby, record détenu par le baron de Schickler, qui compte à son actif cinq victoires : en 1868, avec Suzerain; en 1886, avec Sycomore — dead heat avec Upas; en 1892, avec Chêne-Royal; en 1893, avec Ragotsky, et en 1897, avec Palmiste. Le baron de Schickler peut encore revendiquer pour lui la victoire de Ex-Voto, vainqueur de Quo-Vadis en 1903, et qui courut sous le nom du comte H. de Pourtalès, son gendre et associé.



M. Edmond Blanc,
qui a gagné trois fois le Prix du Jockey-Club.

On a dit de M. Edmond Blanc que c'était un accapareur, cependant ses couleurs ne triomphèrent que trois fois dans le Jockey-Club : en 1889, avec Clover; en 1901, avec Saxon, et en 1904, avec Ajax; bien avant lui, M. H. Delamarre fut trois fois vainqueur : en 1866, avec Florentin; en 1867, avec Patricien, et en 1873, avec Boïard. Le comte Lagrange, vainqueur en 1869, avec Consul; en 1878 et 1879, avec Insulaire et Zut; en 1882, avec Dandin, vient en seconde ligne, très près du baron de Schickler.

Deux fois, le baron de Rothschild remporta le Jockey-Club : en 1876, avec Kilt, et en 1890, avec Heaume; deux fois aussi M. M. Ephrussi : en 1882, avec Saint-James, et en 1894, avec Gospodar; les deux victoires du duc de Castries sont de 1883 et 1884, avec Frontin et Little Duck; celles de M. Aumont, de 1872, avec Revigny, et de 1887, avec Monarque. Parmi les propriétaires ne comptant qu'une victoire : M. Lupin, avec Salvator, en 1870; le comte de Juigné, avec Jongleur, en 1877; le comte de Berteux, en 1886, avec Upas; M. Donon, en 1888, avec Stuart; M. R. de Monthel, avec Ermak, en 1891; M. de St-Alary, avec Omnium II, en 1895; M. Abeille, avec Champaubert, en 1896; M. J. de Brémond, avec Gardefeu, en 1898; M. Caillault, avec Perth, en 1899; le baron Roger, avec La Morinière, en 1900; M. Camille Blanc, avec Retz, en 1902.

Chantilly n'a point perdu de son prestige mondain, cependant autrefois les réunions étaient plus intimes. Avec le chemin de fer du Nord et ses trains spéciaux, la physionomie de la semaine de Chantilly s'est singulièrement modifiée; on va à Chantilly pour les courses, et la très grande majorité des sportsmen ne connaît plus que le chemin de la gare aux tribunes du pesage ou aux abris de la pelouse.

PAUL MÉGNIN.

Le baron de Schickler,
qui a gagné six fois le Prix du Jockey-Club.

M. M. Ephrussi,
qui a gagné deux fois le Prix du Jockey-Club.

LE MARIAGE DE M. MAX DÉCUGIS

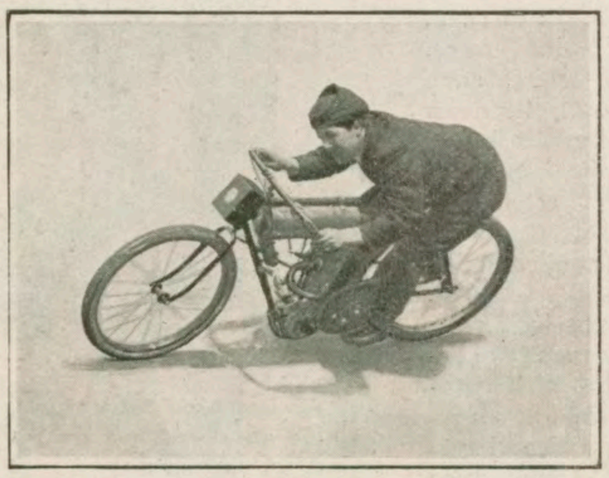
M. Max Décugis, notre meilleur joueur de tennis français, vient de se marier mardi 16 mai à Saint-François-de-Salles, avec Mlle M. Flameng, la fille du peintre bien connu. Nous

M. Max Décugis, champion de France de tennis, vient de se marier avec Mlle M. Flameng.

adressons nos plus sincères félicitations au jeune champion et nous espérons que le mariage ne l'éloignera pas des courts de tennis.

LE RECORD DE L'HEURE A MOTOCYCLETTE BATTU

Le mercredi 17 mai, malgré un vent assez violent, Collomb s'est attaqué au record des cent



Collomb, qui vient de battre le record de l'heure sur motocyclette, tiers de litre (81 kilom. 333).

kilomètres motocyclettes 1/3 de litre (Coupe Hydra), détenu par Anzani.

Collomb a marché admirablement pendant les deux premiers tiers du parcours, et a battu en passant le record de l'heure avec 81 kil. 333 (ancien record, 80 kil. 507), mais la rupture d'un fil fit échouer sa tentative.

LES CHAMPIONNATS INTERSCOLAIRES

Départ du championnat interscolaire cycliste sur 10 kilomètres.

Ce championnat, disputé le jeudi 11 mai au Parc des Princes, est revenu au lycée Louis-le-Grand (1er Baubert).

M. CHAUCHARD, LE PILOTE DU *QUAND-MÊME*

M. Chauchard est ce distingué sportsmen qui barra le *Quand-Même* pendant la course Alger-Toulon. Il a fait preuve dans cette circonstance d'un sang-froid parfait et d'une incontestable habileté.

D'ailleurs ce n'est pas le premier de ses exploits sportifs ; M. Paul Chauchard est très connu dans les milieux du yachting, et ses victoires sont nom-

M. Chauchard, pilote du *Quand-Même*, alors qu'il était au 5e dragons.

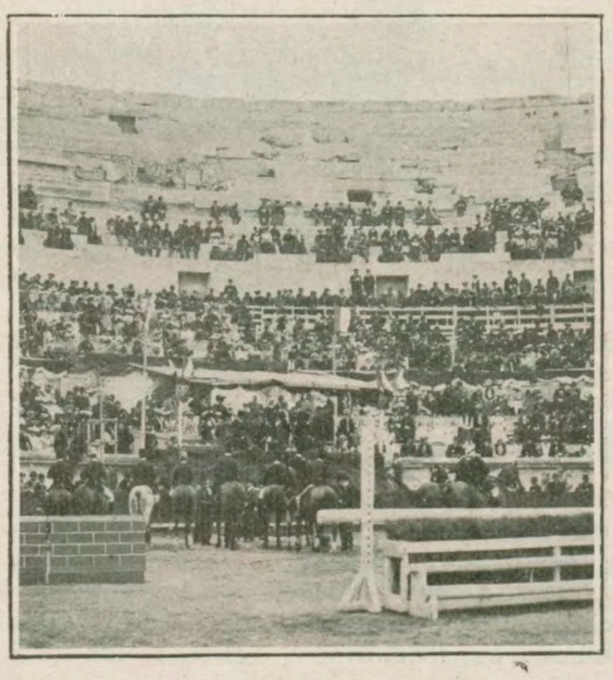
breuses, tant à Nice qu'à Cannes et à Monte Carlo.

Il fut aussi un chauffeur de la première heure et il prit part à toutes les épreuves qui eurent lieu dans sa région, car il habite Nice toute l'année. Il a gagné entre autres, en avril 1900, la course automobile Nice-Draguignan (catégorie des voitures à quatre places), et créa cette année-là une Coupe pour motocyclettes, qui fut gagnée par Pinson.

UN CONCOURS HIPPIQUE Dans les arènes de Nîmes

Dans le cadre grandiose des arènes de Nîmes, on vit se dérouler déjà maint spectacle artistique ou sportif.

Le dernier spectacle qui remplit les arènes nî-



Les concurrents se présentent au jury avant les premières épreuves.

moises fut un concours hippique dont le succès fut considérable.

Il était curieux de voir nos modernes cavaliers, officiers ou gentlemen, effectuer des parcours impeccables dans ces arènes illustres à tant d'autres titres.

LE PRÉSIDENT LOUBET A L'EXPOSITION CANINE

M. Loubet a encore tenu, cette année, à rehausser de sa présence l'inauguration de l'exposition canine ; il était accompagné de M. Ruau, ministre de l'Agriculture. Il a beaucoup admiré les magni-

Le Président de la République à l'Exposition canine.

fiques spécimens de chiens exposés, et surtout les chiens de chasse, dont il possède de superbes à Rambouillet.

FOOTBALL ASSOCIATION La Coupe des Régiments

A la suite du forfait du 126e de ligne dans le dernier match d'association pour le challenge

L'équipe d'association du 9e bataillon de chasseurs à pied, détentrice de la Coupe des Régiments.

militaire, c'est au 9e bataillon de chasseurs en garnison à Longwy qu'est revenu ce trophée.

L'équipe du 9e est véritablement remarquable par son homogénéité. Elle est entraînée d'une façon supérieure par le lieutenant Aubry, et reçoit les encouragements du commandant Berteaux et du capitaine Veil de la compagnie cycliste.

M. VEIL-PICARD, PROPRIÉTAIRE DE *CLYDE*

M. Veil-Picard et son entraîneur E. Cunnington.

Clyde, la gagnante dans le Prix de Diane, qui s'est couru dimanche dernier à Chantilly, appartient à M. Veil-Picard.

L'ACADÉMIE SPORTIVE

Ballif. E. Mors. V. Breyer. Paul Adam. H. de Rothschild. H. Desgranges. H. de la Vaulx. Sepollet. Prince d'Arenberg. Gustave Rives. Marius Dubonnet Castillon de St-Victor Reichel.

LA PREMIÈRE SÉANCE

*Une nouvelle académie est fondée. C'est une académie de sportsmen. Les représentants les plus autorisés de l'aérostation, de l'automobile, du cyclisme et du yachting y auront leur place. Elle comprendra, elle aussi, 40 membres comme l'Académie Française. Un referendum ouvert par l'*Auto *entre ses lecteurs désigna les vingt premiers membres. Vendredi dernier une première réunion des nouveaux immortels eut lieu : réunion préparatoire, nomination du prince d'Arenberg comme président, d'un secrétaire et d'un trésorier ; puis l'assemblée s'ajourna à une date ultérieure pour désigner les membres qui doivent la compléter.*

LA QUATRIÈME OLYMPIADE

Le Jardin de la Villa Borghèse. à Rome.
C'est dans ce merveilleux jardin que se disputeront pour la quatrième fois les Jeux Olympiques. On sait que la première fois ces jeux furent célébrés à Athènes, en 1896 ; en 1900, ce fut à Paris, et l'année dernière, en 1904, ils eurent lieu à Saint-Louis (Etats-Unis).

Baron Pierre de Coubertin,
président du Comité international olympique.

C'est à Rome qu'elle sera célébrée en 1908. On sait que le rétablissement des Jeux Olympiques fut décidé en 1894, par un congrès international qui siéga à la Sorbonne et auquel prirent part les représentants d'un grand nombre de nationalités différentes. Conformément aux décisions de ce congrès, une ère de modernes olympiades s'ouvrit en 1896 ; elles furent inaugurées à Athènes cette année-là. En 1900, les Jeux se tinrent à Paris ; en 1904, à Saint-Louis. Le Comité international Olympique, auquel incombe le soin de choisir le lieu de leur célébration, s'est réuni à Londres l'été dernier dans le palais de Mansion House, mis à sa disposition par le lord Mayor. Répondant à un vœu émis en 1903 par la Fédération italienne de Gymnastique, et repris l'année suivante par la municipalité de Rome, le Comité fit choix de cette dernière ville pour y tenir les Jeux. C'est très probablement dans le cadre admirable de la villa Borghèse que se dérouleront les principales épreuves de 1908. La fameuse « piazza di Siena » s'y prête à ravir. C'est une sorte de grand stade ombragé de pins parasols et environné de prés ondulés. Deux pistes en font le tour et des milliers de spectateurs peuvent y tenir à l'aise.

Ce qui caractérisera cette quatrième olympiade, ce sera l'adjonction de concours littéraires et artistiques destinés à récompenser les plus belles œuvres picturales, sculpturales, architecturales, musicales et littéraires, inspirées par le sport et l'idée sportive.

Comte Brunetta d'Usseau,
représentant l'Italie dans le Comité.

NOS ÉCHOS

Notre hors-texte

Le dessin saisissant que nous donnons aujourd'hui, représentant deux motocyclistes en course, devait être encarté dans notre précédent numéro, à l'occasion du « Tour de France ».

L'abondance des documents d'un intérêt tout spécial que nous possédions sur les événements de la course Alger-Toulon nous a forcés d'en retarder la publication.

Le premier classé de cette difficile épreuve, Cissac, est bien tel que le désignait notre légende ; il possède en effet, au plus haut degré, les qualités que nous y énoncions comme devant caractériser le gagnant.

Le Saint-Hubert Club de France.

Le 21 mai a eu lieu à la Sorbonne l'assemblée du Saint-Hubert Club de France sous la présidence de M. le ministre de l'Agriculture. Cette société, de fondation toute récente, compte déjà plus de 14.000 affiliés. Les résultats obtenus par cette société sont considérables ; le palmarès des récompenses distribuées aux gardes qui se sont signalés par leur zèle, soit pour le piégeage des fauves, soit pour leur prise de braconniers, a été lu au milieu des applaudissements de tous les chasseurs. Un banquet de plus de cent couverts réunissait le soir au Palais d'Orsay tous les grands nemrods.

La *Vie au Grand Air* à bord du *Klêber*

Du pont du croiseur Kléber, *notre collaborateur M. Simons a suivi les émouvantes péripétiees de la tempête qui a mis fin à la course Alger-Toulon ; la première de ces deux photographies nous le montre à son poste d'observation ; la seconde est une vue du pont du* Kléber *prise au commencement de l'ouragan.*

Concours de la Coupe Gordon-Bennett
Bon N° 4

Le comte Clary, le dévoué président du S. H. C. F. a commencé la série des toasts et l'on ne s'est séparé que très avant dans la soirée.

A nos lecteurs

La *Vie au Grand Air*, complètement transformée, comptant un plus grand nombre de pages, pourra consacrer plus de place aux événements sportifs importants qui se déroulent dans le monde entier.

Nous croyons donc pouvoir compter sur la précieuse collaboration de nos lecteurs pour nous fournir les documents les concernant.

Les photographies qui nous seront adressées devront être au moins du format 9 × 12, tirées sur papier citrate et accompagnées si possible des clichés verre, soigneusement emballés, et d'une coupure de journal concernant l'événement photographié. Dans le cas où cet événement aurait lieu le dimanche, il serait préférable de nous envoyer les clichés développés ou non, numérotés, avec des légendes détaillées se rapportant à ces numéros.

Les envois devront nous parvenir au plus tard le lundi matin pour le numéro du vendredi suivant.

Ces documents seront payés suivant les dimensions du cliché que nous aurons pu en faire et devront représenter de préférence des scènes animées ou des portraits pittoresques.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Dans notre précédente causerie nous avons mis en garde les chauffeurs contre les appréciations un peu pessimistes portées sur le Circuit d'Auvergne et montré qu'il était très facilement abordable pour une modeste voiture de tourisme.

Nous allons examiner le Circuit, en le divisant en un certain nombre de sections; sa description en deviendra par là même plus facile et plus nette.

1. Du départ aux Quatre-Routes de Nébouzat, 7 kil. 80. — D'une longueur totale de 137 kil. 444, le Circuit a son point de départ sur le chemin de grande communication n° 30, au point kilométrique 5 kil. 150. Ce point est situé sur le vaste plateau de Laschamp, que domine l'imposante masse du Puy de Dôme. C'est à cet endroit que seront édifiées les tribunes de l'A. C. F. (Largeur disponible de la route : 8 à 10 mètres). A quelque distance de là, on franchit le col de la Moréno (altitude, 1.065 mètres), point culminant du Circuit. La descente sur la pente ouest du col s'effectue par une route quelque peu sinueuse, avec deux rétrécissements : 1° dans la traversée du village les Bramands; 2° à environ un kilomètre après cette dernière localité.

2. Des Quatre-Routes de Nébouzat (altitude : 823 mètres) à Rochefort-Montagne (altitude : 851 mètres), 14 kil. 220. — Par un virage difficile à droite on prend la route nationale n° 89 (largeur utilisable : 8 mètres jusqu'à Massagettes, puis 10 mètres ensuite). Route bonne jusqu'à Rochefort; notons cependant deux parties resserrées : 1° pont de la Sioule, 5 m. 70; 2° pont sur le Sioulot, 5 m. 60, ce dernier environ 1 kil. 500 avec Massagettes.

3. De Rochefort-Montagne (altitude : 851 mètres) à Laqueuille (altitude : 1.026 mètres), 8 kil. 700. — La traversée de Rochefort est délicate par suite de la pente et de deux virages, dont l'un à la sortie du village est le fameux « Tournant de la Remise ». La largeur tombe à 7 mètres pour reprendre aussitôt la normale de 9 à 10 mètres.

4. De Laqueuille (altitude : 1.026 mètres) au Virage de la Vierge (altitude : 775 mètres), 15 kil. 420. — La traversée de Laqueuille est rendue délicate par la présence d'un mauvais virage surplombant un précipice. Une partie rétrécie a 6 mètres entre trottoirs. A 2 kilomètres de Laqueuille, la route est coupée par la voie ferrée de Clermont à Tulle. De ce point au virage de la Vierge la route, droite et large, permettra de réaliser de belles vitesses.

5. Du Virage de la Vierge (Bourg-Lastic; altitude : 775 mètres) au Chambon (altitude : 565 mètres), 32 kil. 534. — Par un virage à angle aigu (30 degrés) on abandonne la route nationale n° 89 pour prendre le chemin de grande communication n° 9 (largeur disponible : 7 à 9 mètres). La route est sinueuse et offre des pentes et des rampes assez nombreuses n'excédant pas 4 0/0. A environ 3 kilomètres du Virage de la Vierge, la route se resserre à 4 m. 50 pour franchir un petit pont sur le ruisseau de Corne. A hauteur d'Herment, qu'on laisse sur la gauche, on abandonne le chemin de grande communication n° 9 pour prendre par un virage difficile à droite le chemin de grande communication n° 4, que l'on suit jusqu'à Sauvagnat.

6. Du Chambon (altitude : 565 mètres) à Pontgibaud (altitude : 670 mètres), 21 kil. 546. — On quitte le chemin de grande communication n° 9 pour prendre la route nationale n° 141 (largeur utilisable : 9 à 11 mètres). Route sinueuse en montée entre le Chambon et la Goutelle; 2 kil. 500 environ avant ce dernier village, plusieurs mauvais virages... On descend ensuite sur Pontgibaud par une pente longue mais faible.

MICHELIN ET CIE.

Les petits Campements pratiques pour le grand Tourisme

21, Rue Richelieu PARIS

TÉLÉPHONE 299-02

MONJARDET

21, Rue Richelieu PARIS

TÉLÉPHONE 299-02

Tous ces objets pliés peuvent être emportés sur une auto quelconque

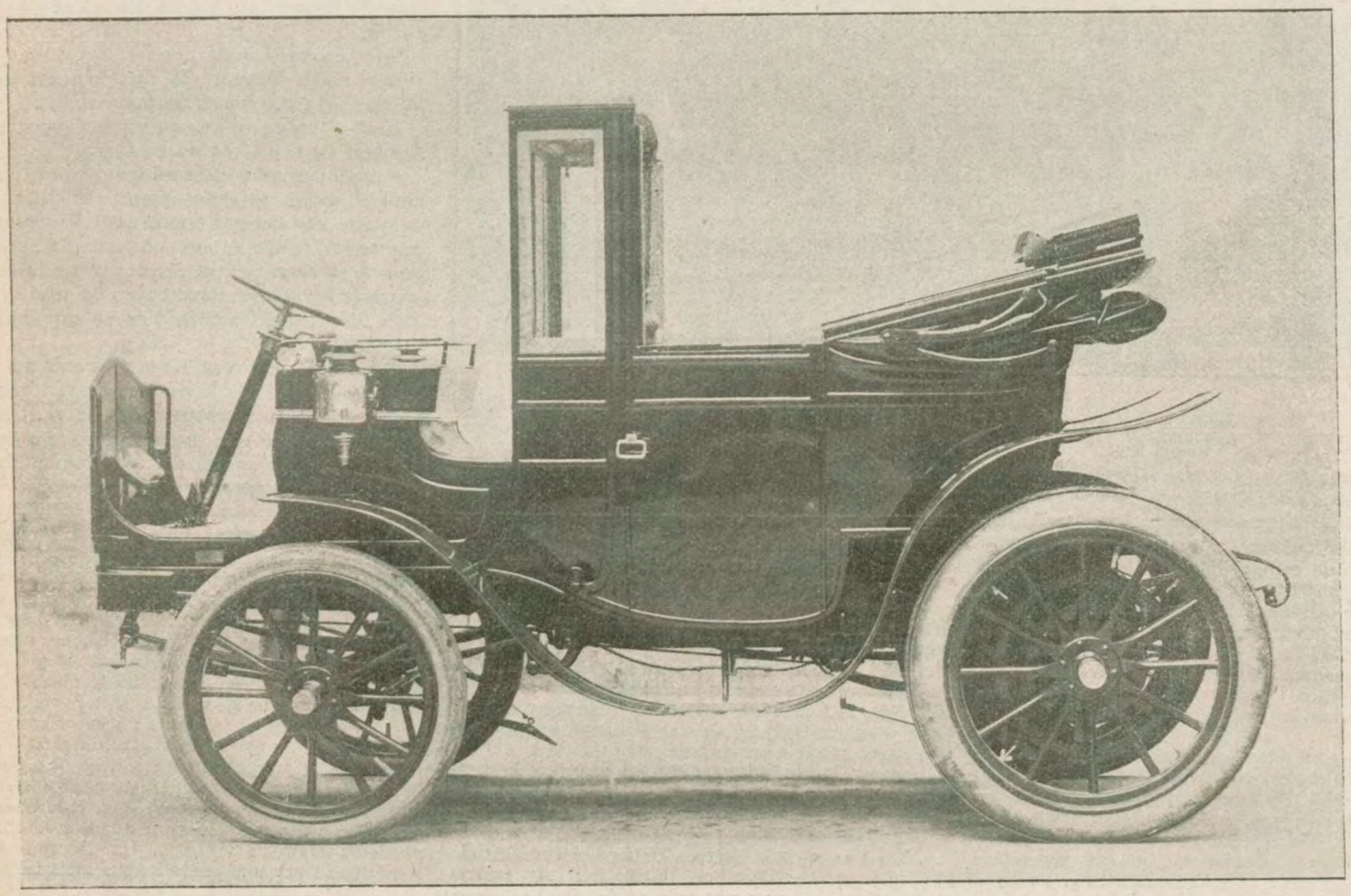
Petits campements spéciaux pour tous voyages et excursions

Album général illustré contre 0 fr. 60

Album général illustré contre 0 fr. 60

Les Campements spéciaux "Gordon-Bennett"

L'Électrique



Landaulet Gallia
type G 3 (ouvert)

Voitures Electriques GALLIA

17, rue Jean-Goujon
PARIS

Téléphone 559-71 et 559-72

CONSTRUCTION
VENTE-LOCATION
GARAGE - CHARGE
ENTRETIEN-RÉPARATION

Officiers Ministériels

BEAU DOMAINE à VEMARS (S.-et-O.), 26 kil. de Paris, compr. Gde maison de maître, parc 10 h. clos, bois 11 hect. et ferme de 158 h. louée net 17.400 fr. Belle chasse. A vend. à l'amiable. S'adresser à Me DANGER, notaire à Louvres.

Etude de Me PRIEUX, avoué à Joigny (Yonne).

A vendre, le dimanche 28 mai 1905, à 3 heures du soir en la mairie de Juvisy (S.-et-O.), par le ministère de Me Dubost, notaire à Paris, en présence de Me Bourguignon, notaire, une

MAISON BOURGEOISE avec jardin d'agrément et jardin potager sise à **ATHIS-MONS** (Seine-et-Oise).
Mise à prix : 10.000 francs.

S'adresser, pour les renseignements :
1° à Mes Prieux et Besnard, avoués à Joigny ;
2° à Me Bourguignon, notaire à Dixmont (Yonne);
3° à Me Dubost, not. à Paris, 32, rue des Mathurins.

HOTEL atelier art. Jardin Bd Victor-Hugo, 61.1050m **NEUILLY-S.-S.**
Adj. Et. BRAULT, not., 3 juin, 2 h. M. à p. 45.000 fr.

PUTEAUX (Seine). Chalet Normand, Bd Richard-Wallace, 52 bis. Ce 206 m. env. M. à p. 32.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 6 juin. S'ad. à Me BERTRAND-TAILLET, 66, r. Pierre-Charron.

VENTE au Palais, le 7 juin 1905, à 2 heures.

MAISON A PARIS

RUE DE LA POMPE, N° 155

(16e arrondissement).
Contenance : 556 mètres 40 c.
Revenu brut : 36.500 francs.
Mise à prix : 400.000 francs.
S'adresser à :
Mes DERNIS, Deschamps, François, avoués et Ch.-A. Lefebvre, notaire à Paris.

---

2 MAISONS à Paris : 1° r. Vilin, 25 ; 2° pass. Deschamps, 16 bis. Ces 260 et 140m. Rev. 4.680 et 4.035 f. M. à p. 30.000 et 30.000 f. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris 6 juin. S'ad. (1re Mon) Mes Tansard et FLAMAND-DUVAL (2e Mon) FLAMAND-DUVAL, not., 24, r. Lafayette, dép. ench.

MAISON à Paris, r. Pasquier, 7. Ce 347 m. Rev. br. 25.400 fr. M. à p. 300.000 f. Adj. s. 1 ench. Ch. Not. 20 juin. Me PÉRONNE, not., 18, r. de la Pépinière.

VENTE au Palais de Justice, à Paris, le 7 juin 1905, à 2 heures,

EN QUINZE LOTS, de :

1° IMMEUBLE A PARIS

RUE GUERSANT, N° 30

Terrain couvert, hangar. Sup. env. 853 m. 44 c.
Revenu brut : 10.000 fr. Mise à prix : 250.000 fr.

2° IMMEUBLE A PARIS

RUE GUERSANT, N° 32

Maison d'habitation et locaux industriels.
Superficie environ : 612 m. 09 c.
Revenu brut : 12.436 fr. Mise à prix : 250.000 fr.

3° IMMEUBLE A PARIS
comprenant locaux industriels ayant accès

A LA RUE GUERSANT

par une voie privée. Superficie environ : 1.744 m. 96 c.
Revenu brut : 20.563 fr. Mise à prix : 360.000 fr.

4° GRANDE PROPRIETE A PARIS

QUAI JEMMAPES, 152, 154, 158

Maison d'habitation et locaux industriels
Contenance environ : 5.622 m. 97 c.
Revenu brut : 54.932 fr. Mise à prix : 550.000 fr.

5° IMMEUBLE A PARIS

RUE SAINT-MAUR, N° 230

et rue de Sambre-et-Meuse, n° 2.
Maison de rapport, 6 étages. Sup. env. 381 m. 30 c.
Revenu brut : 16.150 fr. Mise à prix : 150.000 fr.

6° IMMEUBLE A PARIS

RUE DE SAMBRE-ET-MEUSE, 4

Maison de rapport, 6 étages. Superficie env. 224 m.
Revenu brut : 12.800 fr. Mise à prix : 100.000 fr.

7° IMMEUBLE A PARIS

RUE SAINT-MAUR, N° 228

et rue Claude-Vellefaux, n° 11
Bâtiments industriels. Superficie environ : 842 mèt.
Revenu brut : 7.000 fr. Mise à prix : 90.000 francs.

8° IMMEUBLE A PARIS

RUE SAINT-MAUR N° 226

Bâtiments industriels. Superficie environ : 145 m. 20 c.
Revenu brut : 5.000 fr. Mise à prix : 70.000 fr.

9° IMMEUBLE A PARIS

RUE SAINT-MAUR, N° 224

Locaux industriels. Superficie environ : 183 mètres.
Revenu brut : 3.000 fr. Mise à prix : 40.000 francs.

10° IMMEUBLE A PARIS

RUE SAINT-MAUR, N° 222

et rue Claude-Vellefaux, nos 3, 5 et 7.
Locaux industriels. Superficie environ : 753 mètres.
Revenu brut : 8.000 fr. Mise à prix : 120.000 fr.

11° IMMEUBLE A PARIS

RUE CLAUDE-VELLEFAUX, 9

Locaux industriels. Superficie environ : 358 m. 65 c.
Revenu brut : 4.550 fr. Mise à prix : 50.000 fr.

12° IMMEUBLE A PARIS

RUE CHAPTAL, N° 26

HOTEL PARTICULIER et MAISON de rapport
Superficie environ : 1.423 mètres 47 cent.
Revenu brut : 36.875 fr. Mise à prix : 500.000 fr.

13° **GRAND DOMAINE DE BROU**

(Seine-et-Marne). CHATEAU, Ferme et Bois
Superficie environ : 453 hectares 13 ares 70 cent.
Mise à prix : 800.000 francs.

14° **GRANDE FERME DU MANET**

à Montigny-le-Bretonneux (Seine-et-Oise)
et dépendances. Terres et Bois
Contenance environ : 254 hectares 08 ares 32 cent.
Revenu brut environ : 30.000 francs.
Mise à prix : 800.000 francs.

15° **TERRAIN A PERROS-GUIRREC**

(Côtes-du-Nord). Superficie env. 16 ares 71 cent.
Mise à prix : 1.500 francs.

S'adresser à Me INBONA, avoué à Paris, rue Saint-Honoré, 372 ; Me Daupeley, avoué ; Me Gastaldi, notaire, et M. Graux, administrateur judiciaire, et sur les lieux pour visiter.

BEL HOTEL d'angle avec Gd jardin à Paris, Parc-Monceau, r. d'Offémont, 1. Ce 754m 60 env. M. à p. 280.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 6 juin. S'ad. Me ALB. GIRARDIN, not., 43, rue Richelieu.

MAISON d'ANGLE **R. MONTMARTRE, 33** et rue Etienne-Marcel, 36. Ce 535m. Rev. br. 89.985 fr. M. à p. 1.100.000 fr. Adj. s. 1 enc. Ch. Not. 6 juin. Me ADER, not., 226, bd St-Germain.

NEUILLY-SUR-SEINE. BELLE PROPRIETE Const. moderne, r Chauveau, 51, 53. A VENDRE. Ce 886m. Gd jard. S'ad. p. rens. et perm. vis. Me MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, not., 14, r. Pyramides.

St-MANDÉ Maison, Gde rue de la République, 98, et r. Villas, 1. Ce 301m env. Rev. br. 12.170 fr. M. à p. 150.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 20 juin. S'ad. à Me ALB. MOREL D'ARLEUX, n. Paris, 5, r. du Renard.

PROPRIETE à Paris, r. Piat, 43 villa Ottoz, 8 et 8 bis. Ce 320m. R.b. 1.730 fr. M. à p. 17.000 f. Adj. s. 1 enc. Ch. Not. 6 juin. Me PANHARD, not., 4, rue Rougemont.

IVRY- S.-S. Propriété. 1° Bd Sadi-Carnot, 67. Ce 333m 18. M. à p. 50.000 fr. 2° r. du Bac. Cont. 710m. M. à p. baissée 10.000 fr. A adj. sur 1 ench. Ch. des Not. Paris, le 6 juin 1905. S'ad. p. visit. sur les lieux ; à M. Bourgeois, ad. 66, r. de Rivoli ; à Me Ballu, not. à Vitry-s.-S. et à Me BLANCHET, not., à Paris, 11, r. Beaujolais, dép. ench.

VILLE DE PARIS

A adj. s. 1 ench. Ch. des Not. de Paris, le 6 juin 1905,

2 TERRAINS 1° rue Eugène-Labiche. Se 621 m. 2° r. de Franqueville. Se 629 m. M. à p. à 208 le m. S'ad. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, rue Pyramides, et D. L'HERME, rue Auber, 11, dép. de l'ench.

BILLANCOURT VILLA, r. St-Cloud, 29, et TERRAIN r. Nationale, 20. Ces 3.704, 25 et 2.368, 50 M. à p. 90.000 et 50.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 6 juin. Me PLACQUE, notaire, 1, rue d'Hauteville.

ŒUFS à couver de POULES DE HOUDAN ou FAVEROLLES, 5f le 12 ; 10f les 25. clairs remplacés ou remboursés.
PETITS POUSSINS mêmes races, 15f les 12 ; 28f les 25.
ŒUFS et POUSSINS rendus franco toutes gares.
J. PHILIPPE, éleveur à **Houdan** (S.-&-O.)
Maison de Confiance fondée en 1878. Catalogue fco.

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

Sou

INDISPEN
A TOUTES LE
S'AD

SUR LES DONN

Le

DES
ET
SE

dan

E

J. RUEFF

ASTH

La
Grand
1° La
Au
2° La
et du
3° La
de B
4° Dans
les j
Les dé
compte
de Bours
les compt
de coupo
et les tir
Sur de
gratuite
29, C

CYC
APPA
PAY
A l'

LA

ø Une Course de Motocyclettes sur route ø

ø Limitant la force des moteurs, les organisateurs du "Tour de France Motocyclettes" en ont fait une épreuve réellement sportive. Le vainqueur sera certainement l'homme qui aura su tirer le meilleur parti de sa machine, qui lui aura fait rendre son maximum, tout en la ménageant, malgré les difficultés de la route et la fièvre de la lutte.